



COMPORTAMENTO HUMANO E SEGURANÇA NO TRÂNSITO

SUMÁRIO

1-	AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA NO CONTEXTO DO TRÂNSITO	3
2-	INTRODUÇÃO ÀS LEIS DE TRÂNSITO	24
3-	NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA	43

REFERÊNCIAS

1- AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA NO CONTEXTO DO TRÂNSITO

Introdução

A psicologia do trânsito é uma "área da psicologia que investiga os comportamentos humanos no trânsito, os fatores e processos externos e internos, conscientes e inconscientes que os provocam e o alteram" (Conselho Federal de Psicologia, 2000, p. 10). Seu início ocorreu aproximadamente em 1920, e, em 1962, situa-se o importante marco para a área devido à criação de uma lei federal que tornou obrigatória a realização de exame psicotécnico por todas as pessoas que requisitassem a carteira de motorista (Hoffman; Cruz, 2003). Desde então, a avaliação psicológica no contexto do trânsito tem sido foco de discussão por causa da necessidade de estudar os procedimentos e instrumentos que vêm sendo empregados para avaliação de candidatos à carteira de habilitação.

Desde seu início, o processo de avaliação psicológica para o trânsito foi denominado "Exame psicotécnico", entretanto, a partir da publicação do novo Código Brasileiro de Trânsito de 1998, a expressão foi substituída por "Avaliação psicológica pericial".

Desde então, duas importantes mudanças ocorreram em relação à capacitação do profissional para trabalhar na área: as avaliações passaram a ser realizadas somente por psicólogos que possuíssem curso de capacitação específico para a função de perito examinador de trânsito com carga horária mínima de 120 horas/aula (GOUVEIA et al., 2002) e atualmente, a exigência de título de especialista/especialização em Psicologia do Trânsito regulamentado pelo Conselho Federal de Psicologia. Essas mudanças têm feito com que essa área venha se firmando, cada vez mais, como uma especialização da Psicologia (Diário Oficial, 2008).

As técnicas da avaliação psicológica utilizadas pelos psicólogos do trânsito têm como finalidade auxiliar na identificação de adequações psicológicas mínimas para o correto e seguro exercício da atividade (remunerada ou não) de conduzir um veículo automotor, para tentar garantir a segurança do condutor, do trânsito e dos demais envolvidos (Conselho Federal de Psicologia, 2000). Assim se tem feito uso dos testes

psicométricos como recurso para prever a habilidade para dirigir, especialmente para prever a probabilidade de um indivíduo se envolver em acidentes (GROEGER, 2003).

Na avaliação psicológica de trânsito, as investigações dos fenômenos psicológicos, ou seja, das capacidades gerais, bem como das específicas do indivíduo, são de suma importância, pois proporcionam indicadores para a tomada de decisões em relação às condições de esse indivíduo estar apto ou inapto para dirigir. Essa constatação nos remete à necessidade de uma preocupação, por parte dos profissionais de psicologia, em atuar de forma preventiva e preditiva no processo de avaliação psicológica, buscando interferir para que os motoristas não se exponham a situações de perigo a si e aos outros (LAMOUNIER; RUEDA, 2005a). Interessantemente, o que se pode notar, na prática, é a predominância de estudos que avaliam determinados construtos (inteligência, personalidade, atenção) e um número ainda muito pequeno de estudos voltados especificamente à investigação de como dirige o condutor, e ainda da relação entre o desempenho nos instrumentos e sua capacidade de predição do comportamento de dirigir.

Embora a psicologia do trânsito seja reconhecida socialmente, sérios debates têm ocorrido acerca dos métodos de avaliação que vêm sendo empregados nesse processo e do papel do psicólogo no desenvolvimento, aperfeiçoamento e seleção de motoristas. De acordo com apontamentos de Gouveia et al. (2002), as discussões referem-se principalmente à validade dos testes psicológicos e à capacidade do psicólogo em avaliar o perfil do futuro motorista. Nesse sentido, Gouveia et al. (2002, p. 50) levantam alguns questionamentos:

[...] os psicólogos estão realmente aptos para avaliar o candidato a condutor e prever seus possíveis comportamentos em situações reais de trânsito? Os testes aplicados atendem às exigências da medida, isto é, apresentam parâmetros psicométricos aceitáveis de validade e precisão? Tal processo de avaliação é realmente necessário para aquisição da carteira de habilitação?

A pertinência dessas questões se dá perante o texto contido na resolução do Conselho Federal de Psicologia (CFP) nº 012/2000, que se constituiu em uma tentativa de

sistematização mais objetiva das características do condutor submetido à avaliação pericial, a qual recomenda ao psicólogo selecionar, dentre os testes disponíveis, aqueles que julgar adequados, desde que atendam aos critérios psicométricos que garantam sua validade e precisão. Essa liberdade de escolha levanta uma questão bastante importante de ser considerada: “ Será que a simples existência de estudos de validade e precisão dos instrumentos é suficiente para atestar a adequação destes para uso nesse contexto específico?” . A busca pela resposta nos remete à percepção de que têm sido escassos os estudos de validade preditiva e consequencial dos instrumentos utilizados para avaliação de motoristas, embora essenciais, conforme ressaltado por Primi e Nunes (2010, p. 142) ao afirmarem que, “ no contexto da avaliação do trânsito, pesquisas dessa natureza poderiam ser realizadas relacionando os resultados de testes psicológicos com a ocorrência de acidentes causados pelo motorista ou pela ocorrência repetida de infrações” .

A mesma opinião é compartilhada por Hatakka (2003) quando aponta que os questionamentos amparam-se na constatação da existência de incertezas acerca dos ganhos em segurança, garantia de qualidade e quanto à efetividade e validade de tal atividade psicológica, visto que um dos problemas da área diz respeito aos poucos estudos que são realizados, principalmente no que concerne aos instrumentos psicológicos utilizados nesse contexto, não específicos para esse fim. Apesar de os instrumentos utilizados para a avaliação pericial terem recebido um parecer favorável do CFP, determinado pela Resolução nº 025/2001, esse fato isolado não determina que esses instrumentos tenham validade para o contexto específico do trânsito, conforme atesta Wechsler (2001) ao afirmar que testes psicológicos têm sido utilizados na área de seleção de motoristas, mas não têm sido acompanhados de pesquisa e produção de material para esse uso. A dificuldade em realizar essa avaliação de forma confiável ocorre, segundo Rozestraten (2000), em parte pelo fato de que o psicólogo de trânsito é visto muitas vezes como mero aplicador de testes, enquanto deveria, pelo menos, questionar a fidedignidade e validade desses instrumentos em relação ao motorista.

Rueda e Gurgel (2008) atentam que pode ser observado em muitos manuais de instrumentos utilizados na avaliação do condutor uma normatização em função da

escolaridade e, quando o fazem, do tipo de carteira de habilitação sem que, de fato, seja comprovado no instrumento que essas diferenças existem. Assim o que temos visto é a utilização de testes psicológicos que não necessariamente se ajustam ao perfil do motorista, visto que, segundo opinião de Noronha, Primi e Alchieri (2004), a área não conta com estudos científicos suficientes que predigam a boa atuação do motorista em relação aos testes utilizados nas avaliações. Dessa forma, Silva (2008, p. 15) destaca que “ a justificativa central para a obrigatoriedade da avaliação psicológica de motoristas no Brasil, que é a de trazer mais segurança no trânsito, permanece ainda sem comprovação empírica suficiente” .

Uma crítica que pode ser feita, segundo Risser (2003b), ampara-se na constatação de que, em nosso país, embora as avaliações de motoristas venham sendo empregadas regularmente, pouco esforço vem sendo feito tanto para discutir caminhos futuros quanto em relação ao investimento de recursos na busca de provas que atestem a validade da maneira como essa avaliação vem sendo conduzida. Dessa forma, as críticas feitas à avaliação psicológica realizada no contexto do trânsito relacionam-se à falta de padronização acerca da bateria de instrumentos a ser utilizada - visto que o CFP somente recomenda quais construtos devem ser considerados na avaliação, pois estes variam muito de um lugar para outro - e à falta de continuidade da avaliação, já que ela é realizada uma única vez (quando a pessoa vai tentar obter a sua primeira Carteira Nacional de Habilitação - CNH), diferentemente do exame médico pericial, repetido a cada cinco anos. Isso faz com que as mudanças pessoais ocorridas com o passar do tempo não sejam consideradas (RUEDA, 2009).

Diante dessa situação, Rozestraten (2003) afirma que, nos últimos 40 anos, poucas mudanças foram percebidas em relação à atuação dos psicólogos de trânsito. Tal fato pode ser percebido pela inadequação dos materiais para testagem (visto que os processos de validação e padronização para a realidade do trânsito ainda são escassos), raridade de programas de capacitação profissional para atuação nessa área, assim como a inexpressiva participação de psicólogos brasileiros nos congressos de trânsito, de maneira que essas dificuldades acabam se refletindo na forma como as avaliações nesse contexto vem sendo conduzidas.

A avaliação pericial para o trânsito considera como princípio o fato de que conduzir um veículo não é um direito do cidadão, mas uma concessão, que pode ser feita desde que ele atenda a diversos critérios, como ter condições físicas e características psicológicas adequadas às categorias da Carteira Nacional de Habilitação (conforme a complexidade e o tipo de veículo), conhecer as leis de trânsito e ter noções de mecânica e domínio veicular (Governo Federal, 1998). Nesse processo, as investigações dos fenômenos psicológicos, ou seja, tanto das capacidades gerais como das específicas do indivíduo, são de suma importância, pois fornecem indicadores que auxiliam o processo de tomada de decisões em relação às condições de esse indivíduo estar apto ou inapto para dirigir.

Em relação a esse fato, um problema observado pelos profissionais que utilizam a avaliação psicológica no trânsito refere-se à falta de critérios para considerar um candidato apto, inapto ou mesmo temporariamente inapto (LAMOUNIER; RUEDA, 2005b). Tal fato decorre da inexistência de um perfil claramente definido para a função do motorista. Gerhard (2003, p. 57) corrobora essa percepção afirmando que, se existisse um perfil definido que apontasse a propensão a acidentes, "deveríamos ser capazes de responder a uma simples questão: quais seriam as características peculiares dos motoristas propensos a acidentes?". Entretanto, esse questionamento, até o momento, continua sem resposta. Nesse sentido, Risser (2003a) salienta que o caminho de validação desse processo passaria pela definição de como os motoristas deveriam se comportar (imaginar algo como um "perfil", semelhante ao "perfil profissional" produzido na psicologia do trabalho), verificando posteriormente se as pessoas testadas se comportam de acordo com esse perfil e se esse comportamento é eficiente em relação aos acidentes (de forma que as pessoas com resultados suficientes nos testes deveriam ter bom êxito em relação a não se envolver em acidentes). Risser (2003a, p. 18) ainda levanta uma questão, na sua opinião difícil de responder: "um bom desempenho no diagnóstico e seleção de motoristas teoricamente aumenta a segurança no trânsito e um desempenho ruim tem influência negativa sobre a segurança no trânsito?". Nesse mesmo sentido, Aberg (2003) ainda questiona se seria possível identificar pessoas perigosas com base nas informações obtidas por testes e, hipotetizando que isso seja possível, levanta outra questão: "Será que essa informação pode ser usada para ações preventivas em nível individual?".

Para buscar resolver a problemática da inexistência de um perfil descritor do motorista, o Conselho Federal de Psicologia (2000, p. 3), com a Resolução CFP nº 012/2000, realizou uma tentativa de sistematização mais objetiva das características do condutor que é submetido à avaliação pericial, embora reconhecendo "a impossibilidade de estabelecer um perfil diferenciado para condutores amadores e profissionais, o que será objeto de investigações futuras". Nessa resolução, ficou determinado que o perfil psicológico do candidato à CNH e do condutor de veículos automotores deve considerar:

- Nível intelectual capaz de analisar, sintetizar e estabelecer julgamento diante de situações problemáticas (somente para as categorias C, D, E).
- Nível de atenção capaz de discriminar estímulos e situações adequados para a execução das atividades relacionadas à condução de veículos.
- Nível psicomotor capaz de satisfazer as condições práticas de coordenação entre as funções psicológicas e as áreas audiovisiomotoras.
- Personalidade, respeitando as características de adequação exigidas por cada categoria.
- Nível psicofísico, considerando a possibilidade de adaptação dos veículos automotores para os deficientes físicos.

Nota-se que a resolução citada não determina quais seriam esses "níveis capazes" e não faz referência aos pontos de corte que deveriam ser adotados.

De acordo com Silva (2008), o candidato à CNH pode ser considerado apto quando apresentar desempenho condizente na avaliação psicológica para a condução de veículo na categoria pretendida; apto com restrição quando apresentar distúrbio ou comprometimento psicológico que estivesse temporariamente sob controle, fazendo constar, nesse caso, o prazo de validade para a revalidação da CNH; inapto temporariamente quando apresentar alguma deficiência psicológica nos aspectos psicológicos avaliados, que seria passível de recuperação ou correção; ou, ainda, inapto quando apresentar inadequação nas áreas avaliadas que estejam fora dos

padrões da normalidade e de natureza não recuperável. Entretanto, as exigências pela avaliação desses construtos nos levam a uma indagação: "Será que um indivíduo que obtém resultados dos testes 'na média' pode ser considerado um condutor seguro?". Se lembrarmos que as tabelas normativas constituem-se em comparações do indivíduo com a população em geral, não sendo específicas para o contexto do trânsito, que segurança temos nessa avaliação?

Uma bateria efetiva para selecionar motoristas seguros requereria, segundo Aberg (2003, p. 26),

[...] um teste ou uma bateria de testes válidos, capazes de prever o envolvimento e motoristas em acidentes futuros, de forma que motoristas com alto risco de acidentes deveriam obter pontuação mais baixa que motoristas com baixo risco de acidentes.

Nesse sentido, Christ (2003) defende que os padrões de desempenho exigidos devem diferir de acordo com a tarefa que o motorista irá realizar: dirigir sem passageiros exige menos do que dirigir um ônibus de transporte coletivo, de modo que atender a padrões de desempenho não seria, no entanto, uma condição suficiente para dirigir adequadamente. Essas condições resultariam, segundo o autor, de uma relação complexa entre capacidades, atitudes e hábitos, de forma que um procedimento de seleção deveria também tentar avaliar os riscos de segurança que resultam dessas interações.

Christ (2003) ainda afirma que essas complexas interações dificilmente são totalmente modeladas por coeficientes matemáticos fornecidos pelos testes, mas estes se tornam úteis na medida em que auxiliam no estabelecimento de uma hipótese detalhada sobre o que é importante para um comportamento adequado. Como exemplo cita o fato de que os testes psicológicos de desempenho e os testes de personalidade são uma boa fonte de informação, uma vez que uma personalidade bem equilibrada é uma boa base para um comportamento adequado em geral e também no trânsito (Christ, 2003). Entretanto, outros autores chamam a atenção para o fato de que poucos estudos levam a uma comprovação de que uma pessoa com determinado traço de personalidade vai necessariamente manifestar esses comportamentos no trânsito, de maneira que a utilização desses instrumentos também não tem um caráter preditivo

de envolvimento dessas pessoas em acidentes de trânsito (Rozestraten , 2000). Opinião similar é defendida por Silva e Alchieri (2007) ao afirmarem que as pesquisas sobre a personalidade de motoristas são escassas e bastante restritas a generalizações, de forma que uma melhora na área só será possível por meio dos seguintes fatores: desenvolvimento de melhores instrumentos de avaliação e de “ perfil de motoristas” , amostra mais representativa da população investigada e ação integrada ou parcerias entre instituições de ensino, responsáveis pelo transporte coletivo e individual, e empresas de transporte.

Como se não bastassem os problemas oriundos da falta de adequação dos instrumentos, em razão principalmente da carência de estudos que comprovem sua eficácia nesse contexto, outro fato que tem chamado a atenção nas pesquisas sobre a avaliação no contexto do trânsito, segundo Silva e Alchieri (2008), é a composição da amostra. A maior parte dos estudos desenvolvidos baseia-se em amostras de candidatos à habilitação apenas, ou seja, de pessoas não habilitadas. Essa constatação levanta um questionamento: "Como avaliar os candidatos a condutores com base em uma tabela cujos dados foram obtidos com pessoas não habilitadas?". Segundo esses autores, poucos estudos investigaram motoristas profissionais, motoristas acidentados, infratores e motoristas já habilitados, mas não profissionais. Hatakka (2003) complementa essa preocupação ao apontar que os efeitos e as previsões levados em consideração não deveriam ser limitados somente por relações com acidentes, como é feito na maioria dos estudos internacionais. Para o autor, os acidentes não podem ser usados como medidas precisas por causa principalmente de questões como sub-registros e a qualidade não satisfatória dos bancos de dados. De acordo com Risser (2003b), o critério de acidente não seria válido e fidedigno por si só.

Segundo Groeger (2003), dados acerca dos motoristas infratores são importantes, uma vez que permitem o conhecimento de informações como número de motoristas e número de veículos que se envolvem em acidentes comparados ao número total de motorização, além do estabelecimento de perfis de motoristas que mais se envolvem em acidentes (em relação, por exemplo, a sexo e idade), embora não sejam suficientes. A solução, segundo Risser (2003b), poderia ser pautada na necessidade

do desenvolvimento de mais atividades que levem a uma imagem mais clara acerca dos tipos de comportamento desejados, a fim de permitir que sejam desenvolvidos critérios que reflitam a segurança - e não a falta de segurança - de maneira adequada. Entretanto, essa situação ideal ainda está longe de ser alcançada. De acordo com Hoffman (2005), a formação de pesquisadores no domínio da psicologia do trânsito demanda uma avaliação criteriosa do que significa conhecer fenômenos/processos psicológicos envolvidos na atividade de conduzir veículos. Como os fenômenos psicológicos nem sempre se mostram claros, os pesquisadores experimentam a sensação de estar lidando com o desconhecido.

Os exames médicos e psicológicos têm sido, em sua maioria, utilizados como a única medida de adequação do condutor, embora se saiba que a participação da avaliação psicológica para o trânsito não deveria se restringir a um apto ou inapto no processo seletivo, e sim marcar-se por uma preocupação em atuar de forma preventiva e preditiva no processo de avaliação psicológica, com o propósito de interferir para que os motoristas não se exponham a situações de perigo a si e aos outros (LAMOUNIER; RUEDA, 2005a). No entanto, o que se observa é que isso não ocorre na maior parte das vezes. O problema ocorre, de acordo com Rocha (2005), porque os programas de prevenção no trânsito são praticamente inexistentes e falham na busca por explicações e providências referentes aos casos de mortos e feridos no trânsito.

Diante de tantas controvérsias presentes na área e da necessidade de maiores investigações e pesquisas no contexto do trânsito, o presente estudo tem por objetivo realizar um levantamento de publicações periódicas sobre avaliação psicológica no trânsito, em duas importantes bases de dados, complementado pelo levantamento das pesquisas apresentadas em quatro edições de um congresso de avaliação psicológica, visando traçar um panorama do que vem sendo focado nos trabalhos e as lacunas ainda presentes.

Métodos

Para levantamento dos trabalhos na área, pesquisaram-se, nas bases de dados Scielo e BVS-Psi, artigos de periódicos que trouxessem, em seu título ou corpo, alguma referência à avaliação psicológica no contexto do trânsito, utilizando como descritores as palavras-chave "motorista", "avaliação psicológica", "trânsito" e "condutores". É importante salientar que optou-se por não se limitar o período de publicação em razão da pequena quantidade de estudos encontrados.

Inicialmente foi realizada uma leitura dos resumos do congresso dos artigos de periódicos que retornaram a partir das buscas, para verificar aqueles que atendiam ao critério de abordar a temática escolhida, sendo excluídos aqueles que não enfocavam a avaliação psicológica (por exemplo: "Traumatismo cranioencefálico: diferenças das vítimas pedestres e ocupantes de veículos a motor"). Dessa forma, 22 trabalhos atendiam a esse critério e foram selecionados. Analisaram-se também os anais das quatro edições do Congresso Brasileiro de Avaliação Psicológica (2003, 2005, 2007 e 2009), a fim de identificar todos os trabalhos apresentados na temática (sob a forma de pôster, mesa-redonda, simpósio e cursos). Com base nesse processo, foram identificados 38 trabalhos.

Procedeu-se à leitura de todos os trabalhos (artigos de periódicos e congresso) na íntegra, a fim de identificar ano de publicação, tipo de estudo (teórico ou empírico), autoria (filiação institucional), método (quantitativo ou qualitativo), amostra e instrumentos utilizados. Posteriormente, as frequências e porcentagens foram calculadas para cada tipo de trabalho (artigo ou trabalhos em congresso).

Resultados e discussão

O primeiro dado analisado se refere ao ano da publicação dos trabalhos. Embora não se tenha limitado o período das buscas, os artigos de periódicos encontrados situaram-se entre 2000 e 2009, sem nenhuma publicação nos anos de 2001 e 2003. Em relação ao congresso, pelo fato de este ser realizado bienalmente, os demais anos não foram contabilizados.

Tabela I. Distribuição de publicações sobre psicologia do trânsito no período de 2000 a 2009

Ano	Artigos		Congresso	
	F	%	F	%
2000	1	4,6	-	-
2002	1	4,6		
2003	-	-	10	26,3
2004	1	4,6	-	
2005	3	13,6	10	26,3
2006	8	36,2	-	
2007	2	9,2	8	21,1
2008	5	22,6	-	
2009	1	4,6	10	26,3
TOTAL	22	100,0	38	100

De acordo com a Tabela 1, podemos verificar que há, em relação aos artigos de periódicos, um aumento no interesse pelo tema a partir de 2006, ano em que se concentra a maior parte das publicações (36,2%), seguido por 2008 (22,6%). Se considerarmos o período de dez anos que foi analisado, o fato de terem sido encontrados apenas 20 artigos de periódicos (média de dois artigos de periódicos por ano) nos mostra que a psicologia do trânsito é uma área que ainda não se encontra bem explorada pelos estudiosos do tema.

Essa carência de pesquisas na área também foi constatada por Silva e Alchieri (2007) ao realizarem busca em bases de dados sobre a avaliação da personalidade de condutores. Os autores identificaram 15 artigos de periódicos empíricos em periódicos científicos, distribuídos da seguinte forma: um na década de 1950, um na década de 1970, três trabalhos na década de 1990 e dez no período de 2000 a 2006, ressaltando que não foi identificado nenhum trabalho de investigação empírica sobre avaliação de

aspectos da personalidade em condutores nas décadas de 1960 e 1980. Esses resultados indicam, assim como no presente estudo, um aumento no interesse pela temática somente na última década. Esse aumento atual na produção em psicologia do trânsito também é relatado por Ledesma, Peltzer e Póo (2008) perante uma busca na produção sobre a temática no Psycinfo. Os autores encontraram, entre 2000 e 2006, um total de 1.402 artigos de periódicos, cuja análise demonstrou que a psicologia do trânsito se constitui em uma área de investigação ativa e em crescimento mundial, embora somente 16 artigos de periódicos sejam de publicações provenientes dos países ibero-americanos, sendo metade deles do Brasil. Para os autores, a escassez de trabalhos de pesquisadores ibero-americanos pode ser resultado de vários fatores convergentes, como o pequeno apoio financeiro que recebem os investigadores e a falta de políticas governamentais em matéria de segurança.

Em relação aos trabalhos apresentados no congresso, pode ser notada uma constância ao longo das quatro edições do evento. O número de trabalhos encontrado manteve-se bastante equilibrado nas quatro edições, bem acima da média anual de artigos de periódicos publicados. Confirmando o pequeno número de publicações na temática, Joly et al. (2007), ao analisarem a produção científica sob a forma de painéis nos congressos brasileiros de avaliação psicológica, identificaram que apenas 3,9% do total de 934 resumos do congresso publicados nas três edições do evento analisadas estavam relacionados à psicologia do trânsito.

Quando se comparam as duas buscas, constata-se que a quantidade de trabalhos apresentados no congresso ($n = 38$) é bem maior que o número de artigos de periódicos encontrados nesse mesmo período ($n = 22$). Isso significa que grande parte dos resultados das pesquisas não chega efetivamente à publicação, fato que acaba contribuindo ainda mais para a carência dos conhecimentos nessa área.

A segunda análise buscou investigar o tipo de estudo, teórico ou empírico, tendo sido possível verificar uma predominância de trabalhos empíricos nas duas bases (72,7% nos artigos de periódicos e 71,05% no congresso) e um menor índice de estudos teóricos (27,3% nos artigos de periódicos e 28,95% no congresso). Esse dado adquire valor se considerarmos que somente os estudos empíricos poderão auxiliar os pesquisadores na geração de novos conhecimentos e resolução das dificuldades e

problemáticas que vêm sendo enfrentadas pela psicologia do trânsito. Uma curiosidade refere-se ao fato que, dentre os trabalhos empíricos, a maior parte fez uso de métodos quantitativos para análise dos dados (70,0% dos casos).

Diante dessa constatação, uma terceira análise buscou investigar os instrumentos que foram utilizados pelos pesquisadores nas pesquisas empíricas, os quais estão listados na Tabela 2. É importante salientar que o número de instrumentos ultrapassa o total de trabalhos empíricos, tanto nos artigos de periódicos como no congresso, visto que alguns estudos fizeram uso de mais de um instrumental. Identificaram-se ainda informações não especificadas em alguns resumos do congresso (por exemplo: "utilizou-se um questionário"), e estas foram agrupadas em uma categoria a parte, intitulada "questionários".

Tabela 2. Instrumentos identificados nos artigos de pesquisas empíricas

Instrumentos	Artigos		Congresso	
	F	%	F	%
PMK	3	14,5	7	23,4
Questionário de personalidade de Zuckerman Kuhlman	2	9,6	-	-
TCR (teste conciso de raciocínio)	3	14,5	1	3,3
Teaco_FF	1	4,7	-	-
TPM (teste pictórico de memória)	1	4,7	-	-
AC (atenção concentrada) Pieron)	2	9,6	2	6,7
Tacom-A	1	4,7	-	-
Teste de atenção sustentada	1	4,7	-	-
Teste de julgamento Moral	1	4,7	-	-
DBQ (<i>driver behavior questionnaire</i>)	1	4,7	-	-
QCM (questionário de comportamento do motorista)	1	4,7	-	-
RI	1	4,7	2	6,7
Inventário de Beck	1	4,7	-	-
Inventário MDSI	1	4,7	-	-
Rorschach	1	4,7	-	-
EFN	-	-	3	9,9
Palográfico	-	-	2	6,7
HTP	-	-	2	6,7
Wartegg	-	-	1	3,3
I6PF	-	-	1	3,3
Trap-I	-	-	1	3,3
Escala de comportamento agressivo	-	-	1	3,3
Questionários	-	-	7	23,4
Total	21	100	30	100

Os resultados apontam que os instrumentos mais utilizados nos artigos de periódicos são, em primeiro lugar, o PMK e o teste conciso de raciocínio (TCR), seguidos pelo questionário de personalidade de Zuckerman Kuhlman e teste de atenção concentrada (AC). No congresso, a maior parte dos trabalhos faz uso do PMK, sendo mais frequente também o uso da EFN. O que se pode notar é que os instrumentos

utilizados em cada tipo de trabalho são diferentes, visto que, de 24 instrumentos encontrados, somente quatro deles foram utilizados tanto nos artigos de periódicos como nos trabalhos do congresso, sendo comuns nos dois tipos de comunicação (PMK, TCR, AC e R1). Outros 12 diferentes são relatados nos artigos de periódicos e oito no congresso. Pode-se notar que a maior parte dos estudos tem buscado investigar a personalidade do motorista, sendo também bastante frequentes investigações sobre atenção.

Em relação aos instrumentos, Silva e Alchieri (2008), em levantamento realizado nos diversos periódicos de psicologia, identificaram um total de 22 instrumentos utilizados no contexto do trânsito: 17 testes de habilidade, quatro de inteligência e um de memória, de forma que os dados sugerem, segundo os autores, uma diversidade de instrumentos utilizados em pesquisas para avaliar condutores nos construtos de habilidade e inteligência. Nesse estudo, verificou-se também que o teste mais utilizado para a avaliação da personalidade do motorista no Brasil foi o PMK, embora este não esteja validado especificamente para esse contexto. Dessa forma, apesar de o sistema de avaliação dos testes do Conselho Federal de Psicologia (Satepsi) ter sido criado com o objetivo de amparar o profissional na escolha de instrumentos adequados, a carência de estudos de validade desses mecanismos para utilização em contextos específicos, como o trânsito, tem gerado como consequência, por exemplo, a continuidade da tradicional utilização do PMK.

Quando se identificam os instrumentos mais utilizados, constata-se que o foco das pesquisas brasileiras tem buscado atender ao disposto na Resolução nº 012/2000 do Conselho Federal de Psicologia (2000) que estabelece que, para avaliar o perfil psicológico do candidato à CNH e do condutor de veículos automotores, deveriam ser considerados os níveis intelectual, de atenção, psicomotor e psicofísico, e a personalidade, embora alguns desses construtos venham recebendo maior atenção em detrimento de outros. Neste levantamento, verifica-se que, dentre os instrumentos mais utilizados, três deles avaliam a personalidade (PMK, questionário de personalidade de Zuckerman Kuhlman e EFN); um, a capacidade intelectual (teste conciso de raciocínio); e um, a atenção (atenção concentrada). Não se identificaram relatos de estudos sobre o nível psicofísico dos motoristas. Essa constatação

corroborar a observação de Ledesma, Peltzer e Póo (2008), segundo os quais, nos estudos publicados sobre a área no Psycinfo, predomina o estudo do comportamento do condutor dentro de um enfoque centrado na tarefa, e especialmente aqueles que investigam a percepção visual e atenção ocupam uma boa parte dos trabalhos de investigação, focando as habilidades necessárias para um bom desempenho.

A análise a seguir investigou a filiação institucional dos autores dos trabalhos, identificando a instituição e o Estado a que pertencem. É importante salientar que o total ultrapassa o número de trabalhos avaliados, em razão da existência de trabalhos com autoria múltipla. Os dados indicam algumas diferenças entre a autoria dos artigos de periódicos e dos trabalhos apresentados no congresso, como pode ser visualizado na Tabela 3.

Tabela 3. Filiação institucional de autores dos trabalhos identificados nas publicações

Filiação institucional	Artigos		Congresso	
	F	%	F	%
Universidade São Francisco (SP)	11	50,1	5	8,0
Universidade Federal do Rio Grande do Norte (RN)	3	13,7	4	6,3
Universidad Nacional de Mar Del Plata (Argentina)	3	13,7	-	-
Universidade de São Paulo (SP)	1	4,5	5	8,0
Universidade Federal da Paraíba (PB)	1	4,5	-	-
Universidade Tiradentes (SE)	1	4,5	-	-
Universidade Dom Bosco (MT)	1	4,5	-	-
Universidade de Brasília (DF)	1	4,5	-	-
Universidade Cruzeiro do Sul	-	-	8	12,6
Universidade Federal de Santa Catarina (SC)	-	-	7	11,1
Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (RS)	-	-	5	7,9
Associação dos Psicólogos Peritos de Trânsito de Campinas PT (SP)	-	-	4	6,3
Vetor (SP)	-	-	4	6,3
Universidade Federal do Amazonas (AM)	-	-	4	6,3
Pontifícia Universidade Católica de Campinas (SP)	-	-	2	3,2
Denatran	-	-	2	3,2
Faculdades Objetivo de Manaus (AM)	-	-	2	3,2
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (SP)	-	-	2	3,2
Universidade Estadual Paulista (SP)	-	-	2	3,2
Clínica Fênix (SP)	-	-	2	3,2
Universidade Metodista de Piracicaba (SP)	-	-	1	1,6
Uniararas (SP)	-	-	1	1,6
Universidade Luterana do Brasil (RS)	-	-	1	1,6
Universidade Federal do Rio Grande do Sul (RS)	-	-	1	1,6

(continua)

Tabela 3. Filiação institucional de autores dos trabalhos identificados nas publicações (conclusão)

Filiação institucional	Artigos		Congresso	
	F	%	F	%
Universidade do Estado do Rio de Janeiro (RJ)	-	-	1	1,6
Total	22	100	63	100

Enquanto os artigos de periódicos foram desenvolvidos por pesquisadores ligados a somente oito instituições, pertencentes a seis Estados brasileiros, pode-se verificar que a maior parte deles foi desenvolvida por pesquisadores pertencentes a instituições localizadas no Estado de São Paulo (54,5%). Destaca-se um maior número de trabalhos desenvolvidos por pesquisadores ligados à Universidade São Francisco, que são responsáveis por 50% dos artigos de periódicos. Destaca-se ainda o fato de que essa ocorrência possa ser justificada diante da constatação de que muitos desses instrumentos são de autoria desses pesquisadores. É importante salientar que foi encontrada somente uma autoria internacional (Argentina) entre as publicações analisadas. Já em relação aos congressos, 20 instituições foram identificadas, sendo, dentre elas, algumas não educacionais (como: Vetor, Denatran, Associação dos Psicólogos Peritos de Trânsito de Campinas, clínica particular), diferentemente dos artigos de periódicos que cuja autoria foi, sem exceção, vinculada a universidades.

Nota-se também que somente três instituições tiveram seus nomes vinculados a comunicações de pesquisa tanto sob a forma de artigos de periódicos como de apresentações no congresso: Universidade São Francisco, Universidade Federal do Rio Grande do Norte e Universidade de São Paulo. Pode-se então afirmar que o perfil dos pesquisadores que apresentam os dois tipos de trabalhos é diferenciado. Enquanto no congresso há maior diversidade de instituições, elas são em menor número e centralizadas nos artigos de periódicos, demonstrando que, embora pesquisas estejam sendo feitas no contexto do trânsito, elas não chegam efetivamente à publicação, o que gera um prejuízo bastante grande para o crescimento da área.

Por fim, investigaram-se as amostras que vêm sendo utilizadas nas pesquisas sobre psicologia do trânsito, apresentadas na Tabela 4. O levantamento desse dado nos permite verificar que a maior parte dos trabalhos, tanto em relação aos artigos de periódicos como nos trabalhos dos congressos, vem sendo realizada com candidatos a motoristas e já motoristas.

A constatação da presença bastante representativa de pesquisas realizadas com candidatos a motorista (36,0% nos artigos de periódicos e 25,9% no congresso), ou seja, aqueles participantes que ainda não são habilitados, portanto não inseridos na categoria motorista, também foi verificada por Silva e Alchieri (2008) que, durante revisão na área, relataram que a maior parte dos estudos revisados baseou-se em amostras de candidatos à habilitação.

Nesse sentido, os autores questionam a validade das tabelas normativas dos instrumentos, uma vez que a maior parte das amostras que são utilizadas na sua composição é formada por dados obtidos com base em pessoas não habilitadas. Ainda segundo Silva e Alchieri (2008), poucos estudos investigaram motoristas profissionais, motoristas acidentados e infratores e motoristas já habilitados, embora os motoristas habilitados tenham aparecido, na presente pesquisa, como amostra em 36,0% nos artigos de periódicos e 16,1% no congresso. Em relação aos motoristas infratores ainda se notam poucos estudos, 8% dos artigos de periódicos e 12,9% dos trabalhos em congresso, de forma que são recomendados mais estudos com esse tipo de amostra, tomando-os como critério, a fim de que dados mais precisos possam embasar essa avaliação. Novamente somos levados a pensar na questão da necessidade de desenvolvimento de estudos voltados especificamente para o contexto do trânsito.

Tabela 4. Perfil dos participantes das amostras utilizadas nas pesquisas empíricas

Amostra	Artigos		Congresso	
	F	%	F	%
Candidatos a motoristas	9	36,0	8	25,9
Motoristas	9	36,0	5	16,1
Estudantes universitários	1	4,0	5	16,1
Sujeito do sexo masculino	1	4,0	-	-
Sujeito do sexo feminino	1	4,0	-	-
Sujeitos infratores	2	8,0	4	12,9
Sujeitos não infratores	2	8,0	3	9,7
Psicólogos peritos	-	-	3	9,7
Crianças	-	-	1	3,2
Mães	-	-	1	3,2
Motociclistas	-	-	1	3,2
Total	25	100	31	100

Chama a atenção o fato de que, nos trabalhos avaliados, embora o foco ainda seja os candidatos à habilitação, pode-se notar que os autores dos trabalhos analisados começam a diversificar o alvo quando se pesquisa sobre a psicologia do trânsito. Esse dado pode ser notado com base no relato de pesquisas desenvolvidas com mães acerca dos sentimentos daquelas que perderam seus filhos vítimas do trânsito (SANTOS; HAAS; LUZZEI, 2009; ROCHA, 1998), idosos (MONTEIRO, 1998), percepção de crianças sobre o trânsito (BARTIOTTI; CRUZ; SANTOS, 2007), motociclistas (SILVA, 2006; MORAES, 2008; CARVALHO, 2007; GONDIM, 2009; ZAMEL, 2009) e com os próprios psicólogos peritos (DAGOSTIN, 2006), para tentar investigar como as avaliações têm sido realizadas nesse contexto.

Considerações finais

Os resultados do levantamento das pesquisas sobre psicologia do trânsito, apresentadas sob a forma de artigos de periódicos ou trabalhos em congressos, confirmaram dados fornecidos em outros levantamentos encontrados na literatura, de que, segundo Silva e Alchieri (2008), em cinco décadas, a pesquisa em avaliação psicológica de trânsito não avançou o suficiente para responder aos questionamentos e anseios básicos da sociedade sobre sua obrigatoriedade e sobre os ganhos efetivos com a segurança no trânsito, que justifiquem o investimento financeiro que é despendido por milhares de cidadãos anualmente no processo. O problema situa-se principalmente na carência de estudos voltados para esse contexto.

Essa constatação vem reforçar a necessidade de mais estudos que envolvam maior diversidade amostral e investigações da adequação, não dos instrumentais para uso nesse contexto específico, mas dos procedimentos avaliativos dos resultados obtidos pelo uso dos testes. Reforça-se também a importância de investimentos em outros focos, além da avaliação dos candidatos, visto que o trabalho do psicólogo deve abranger também a estruturação de programas de intervenções, para envolver, por exemplo, oficinas psicoeducativas direcionadas à conscientização e sensibilização para a condução segura, conforme recomendado por Pachini e Wagner (2006).

Embora este estudo possa contribuir para um maior conhecimento e difusão das práticas que vêm sendo desenvolvidas em relação à avaliação psicológica no contexto do trânsito, recomendam-se novos estudos que utilizem estratégias de busca diferentes das que foram realizadas aqui com a finalidade de uma compreensão mais completa da área (utilizando-se de outras bases, outros eventos e outros descritores). Somente por meio do esforço conjunto de pesquisadores é que a avaliação psicológica para o trânsito poderá responder de forma mais efetiva aos desafios que lhe são impostos.

2- INTRODUÇÃO ÀS LEIS DE TRÂNSITO

Como Entender a Lei de Trânsito de Maneira Simples (e Atualizada)

Para se tornar um bom motorista, conhecer a lei de trânsito é fundamental.

Nela, é possível encontrar todas as normas de circulação que os condutores de veículos automotores precisam seguir ao trafegar pelas vias públicas.

É claro que nenhum país tem uma lei de trânsito que agrega absolutamente tudo e, no Brasil, isso não é diferente.

Alguns cuidados e comportamentos que um motorista precisa ter para **dirigir com segurança** e ser respeitoso com os demais não constam na lei.

De um modo geral, porém, podemos dizer que a legislação brasileira é bastante completa nessa área. Como contempla um grande número de regras, isso significa que ela é extensa.

É bastante coisa para saber, mas o esforço para buscar esse conhecimento é importante.

Em primeiro lugar, porque essas regras existem para tornar o trânsito melhor para todo mundo. Menos estressante e menos mortal.

Depois, porque assim o condutor evita **cometer alguma infração de trânsito** e ser penalizado por ela.

Embora muitas infrações sejam cometidas por motoristas imprudentes, que sabem que o que estão fazendo é proibido, há também casos em que a conduta é resultado do desconhecimento.

Mas se engana quem pensa que essa pode ser uma desculpa para se ver livre da **punição**.

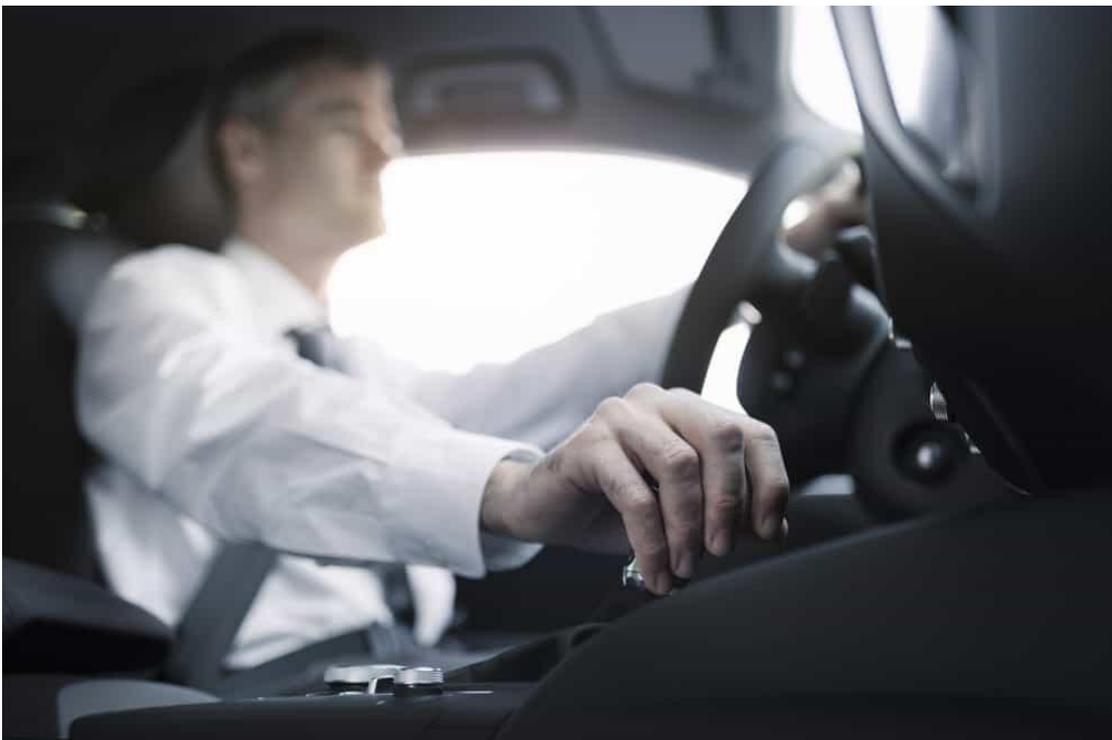
Nunca foi assim.

A Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro, de 1942, já dizia o seguinte em seu artigo 3º:

“Art. 3º Ninguém se escusa de cumprir a lei, alegando que não a conhece.”

Você está, portanto, fazendo a coisa certa ao entrar aqui para entender melhor a lei de trânsito brasileira. Boa leitura!

A Lei de Trânsito no Brasil Hoje



Saiba

como está a atual legislação de trânsito brasileira e quais mudanças ela sofreu com o decorrer do tempo

Quando falamos em lei de trânsito no Brasil, geralmente estamos nos referindo à Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Sancionada pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso, a lei **instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**.

É nele que constam as principais regras que os motoristas, passageiros, transportadores, embarcadores, pedestres, ciclistas e até órgãos rodoviários e de trânsito devem seguir.

Antes de 1997, o trânsito no país seguia o **Código Nacional de Trânsito**, instituído pela Lei Nº 5.108/1966 e regulamentado pelo Decreto Nº 62.127/1968.

Três décadas se passaram, portanto, até que a lei de trânsito fosse renovada no Brasil. Imagine só quanta coisa mudou nesse tempo.

Falta bastante para o **atual CTB** ser tão longevo quanto seu antecessor.

Ele acaba de completar 20 anos, que não deixa de ser uma idade considerável, já que estamos falando de trânsito, uma área muito dinâmica.

Apesar disso, nosso Código de Trânsito ainda é considerado atual.

Até porque sua redação não é a mesma de 1997.

Constantemente, o texto é atualizado por novas leis.

O maior exemplo é a **Lei Nº 13.281/2016**, que mudou tanta coisa que até foi chamada de “nova lei de trânsito”.

Quando você ouve falar de novidades como a lei seca, a necessidade de tráfegar com a luz baixa acesa mesmo durante o dia em rodovias ou o aumento no valor das multas, normalmente, o que acontece é que uma nova lei foi publicada alterando artigos do CTB.

Apenas ter uma lei moderna e completa, porém, não é o suficiente.

Em reportagem da Agência Senado, o pesquisador em transporte e meio ambiente Carlos Penna Brescianini criticou a execução de políticas de mobilidade.

As calçadas são citadas por ele como exemplos.

Embora o CTB preveja a sua existência, na prática pouco se faz para garantir os ambientes dos pedestres.

O mesmo acontece com ciclistas.

Mas antes de começar a problematizar as políticas públicas brasileiras em relação ao assunto, o primeiro passo deve ser saber **o que diz a legislação de trânsito**.

Como Entender a Lei de Trânsito de Maneira Simples



A legislação de trânsito brasileira é extensa, porém, nós vamos te ajudar simplificando os termos principais

Enquanto falamos sobre o Código de Trânsito, você pode deixá-lo aberto em outra guia do navegador para acompanhar.

[Clique aqui](#) para ter acesso ao texto completo e atualizado.

O Código de Trânsito é dividido em **22 capítulos**. São eles:

- I – Disposições Preliminares;
- II – Do Sistema Nacional de Trânsito;
- III – Das Normas Gerais de Circulação e Conduta;
- III-A – Da Condução de Veículos por Motoristas Profissionais;
- IV – Dos Pedestres e Condutores de Veículos Não Motorizados;
- V – Do Cidadão;
- VI – Da Educação Para o Trânsito;
- VII – Da Sinalização de Trânsito;

- VIII – Da Engenharia de Tráfego, da Operação, da Fiscalização e do Policiamento Ostensivo de Trânsito;
- IX – Dos Veículos;
- X – Dos Veículos em Circulação Internacional;
- XI – Do Registro de Veículos;
- XII – Do Licenciamento;
- XIII – Da Condução de Escolares;
- XIII-A – Da Condução de Moto-Frete;
- XIV – Da Habilitação;
- XV – Das Infrações;
- XVI – Das Penalidades;
- XVII – Das Medidas Administrativas;
- XVIII – Do Processo Administrativo;
- XIX – Dos Crimes de Trânsito;
- XX – Disposições Finais e Transitórias

O capítulo que mais gera interessa é, geralmente, o XV, que dispõe sobre as **infrações de trânsito**.

Seus artigos (vão do 162 até o 253-A) estabelecem quais condutas são proibidas e passíveis de penalidades.

Primeiro, é descrita essa conduta.

Abaixo, é informado se ela se trata de uma infração de **natureza leve, média, grave ou gravíssima**.

Por fim, o artigo dispõe sobre as penalidades que incidem sobre o infrator – se é apenas multa ou algo mais.

Veja um exemplo:

“Art. 204. Deixar de parar o veículo no acostamento à direita, para aguardar a oportunidade de cruzar a pista ou entrar à esquerda, onde não houver local apropriado para operação de retorno:

Infração – grave;

Penalidade – multa.”

Alguns artigos ainda estabelecem **medidas administrativas** (que o agente de trânsito responsável pela autuação põe em prática na hora da abordagem).

E podem ter um parágrafo depois disso tudo, com regras complementares.

Vejamos outro exemplo:

“Art. 221. Portar no veículo placas de identificação em desacordo com as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN:

Infração – média;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do veículo para regularização e apreensão das placas irregulares.

Parágrafo único. Incide na mesma penalidade aquele que confecciona, distribui ou coloca, em veículo próprio ou de terceiros, placas de identificação não autorizadas pela regulamentação.”

Note que o dispositivo infracional cita o Contran.

Trata-se do **Conselho Nacional de Trânsito**.

É o órgão normativo e consultivo máximo do Sistema Nacional de Trânsito.

O Contran publica resoluções muito importantes, que regulamentam várias regras que constam no CTB.

Ou seja, para entender de verdade da lei de trânsito, é necessário também conhecer as resoluções do Contran.

Voltando ao código, você pode estar com uma dúvida.

Os artigos das infrações não estabelecem o custo das multas e os pontos que o infrator recebe na habilitação?

Não, porque esses dois valores são definidos segundo a natureza da infração, informação que consta em dois artigos à parte.

Você vai conhecer esses dois artigos e outras importantes partes da lei de trânsito no tópico seguinte.

Decifrando o CTB



melhor maneira de entender bem o Código de Trânsito é lendo seus artigos

As respostas para as principais que você tem sobre a lei de trânsito podem ser encontradas no próprio CTB.

Mas é claro que alguns trechos não são tão claros assim.

Certas informações são dúbias, difíceis de compreender ou entram em contradição com outros trechos do mesmo código.

Para saber como esses dispositivos legais são aplicados, é preciso de um pouco de experiência na área, além de conhecer o *modus operandi* da autoridade de trânsito.

É por isso que, aqui no site do Doutor Multas, produzimos tanto conteúdo sobre a lei de trânsito.

Nosso objetivo é deixar os leitores bem informados, ajudando-os a **entender a aplicação da legislação**.

Então, melhor do que perder tempo com o CTB original é ler nossos posts, em que citamos a lei e explicamos o que ela significa.

Antes de navegar por outros textos, porém, leia esse até o fim.

Não falaremos sobre nenhum artigo de difícil interpretação do CTB, mas, a seguir, citaremos alguns que todo motorista deveria conhecer.

8 Artigos Importantes do CTB e o Que Querem Dizer



Chegou a hora de mergulhar no CTB!

1. Artigo 258

É no artigo 258 do CTB que encontramos quanto o infrator deve pagar pela multa de trânsito que recebeu.

Lembra quando falamos que o valor de uma multa **depende da gravidade** da infração cometida?

O artigo simplesmente traz essa relação.

Segundo ele, as “infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias”:

- Gravíssima: R\$ 293,47;
- Grave: R\$ 195,23;
- Média: R\$ 130,16;
- Leve: R\$ 88,38.

O artigo ainda traz a seguinte regra em seu parágrafo 2º:

“§ 2º Quando se tratar de multa agravada, o fator multiplicador ou índice adicional específico é o previsto neste Código.”

Isso significa que algumas multas gravíssimas podem custar mais de R\$ 293,47 ao infrator, desde que o **fator multiplicador** esteja previsto em seu dispositivo infracional.

2. Artigo 259

O artigo seguinte do CTB dispõe sobre a quantidade de pontos computados no registro de motorista da pessoa que cometeu uma infração.

Veja:

“Art. 259. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:

I – gravíssima – sete pontos;

II – grave – cinco pontos;

III – média – quatro pontos;

IV – leve – três pontos.”

E para que serve essa contagem?

Encontramos a resposta no artigo 261, sobre o qual falaremos a seguir.

3. Artigo 261

O artigo 261 do CTB trata sobre a penalidade de **suspensão do direito de dirigir**.

Veja o que ele diz até seu segundo inciso:

“Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será imposta nos seguintes casos:

I – sempre que o infrator atingir a contagem de 20 (vinte) pontos, no período de 12 (doze) meses, conforme a pontuação prevista no art. 259;

II – por transgressão às normas estabelecidas neste Código, cujas infrações preveem, de forma específica, a penalidade de suspensão do direito de dirigir.”

É para isso, portanto, que serve a contagem de pontos.

Quando alguém **acumula 20** no período de 12 meses, perde a Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

A mesma penalidade pode ser aplicada, segundo o inciso II, em quem comete uma infração cujo artigo do CTB prevê a suspensão como penalidade além da multa.

O parágrafo 1º do artigo 261 determina qual é o prazo de suspensão.

Quem sofreu a penalidade por excesso ficará de **seis meses a um ano** sem dirigir, ou de oito meses a dois anos em caso de reincidência nos 12 meses seguintes.

Já quem comete uma infração auto-suspensiva perde a CNH por dois a oito meses, ou de oito meses a dois anos se for reincidente.

Há algumas exceções, em que o próprio artigo da infração define o prazo exato de suspensão.

O parágrafo 2º do artigo 261 define que o motorista terá a sua habilitação de volta depois de cumprir o prazo e fazer um **curso de reciclagem**.

Nos demais parágrafos há regras complementares, inclusive a que diz que o motorista profissional pode fazer um curso preventivo de reciclagem para zerar os pontos quando acumular a soma de 14.

4. Artigo 263

Ele trata sobre a cassação da habilitação, uma penalidade pior, mais severa que a suspensão.

Veja:

“Art. 263. A **cassação do documento de habilitação** dar-se-á:

I – quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;

II – no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174 e 175;

III – quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.

§ 1º *Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o seu cancelamento.*

§ 2º *Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.”*

Note que, de acordo com o parágrafo 2º, além de ter de esperar dois anos, o motorista terá de passar por um **processo de reabilitação** para voltar a dirigir.

Ele inclui a mesma reciclagem da suspensão, mas também exame de aptidão física, avaliação psicológica, prova teórica e prova prática de direção.

Quanto ao inciso III, que determina que o condutor tem a CNH cassada caso seja condenado judicialmente por crime de trânsito, essa regra não é aplicada na prática porque não há resolução do Contran sobre o assunto.

5. Artigo 165

É um dos mais polêmicos do CTB. Dispõe sobre a infração de **dirigir sob a influência de álcool**.

Veja o que ele diz:

“Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.

Medida administrativa – recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4o do art. 270 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 – do Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.”

Como se trata de uma infração gravíssima com multa de dez vezes, o condutor penalizado terá de pagar **R\$ 2.934,70**.

Note que esse é um dos casos em que o artigo determina o prazo exato (12 meses) de suspensão da CNH.

6. Artigo 276

Esse é um bom exemplo de um artigo do CTB que tem influência em uma regra disposta em outro local do código.

Leia de novo o artigo 165 criticamente.

Percebeu que ele não diz no que consiste, ou **como avaliar a influência de álcool?**

Enquanto o artigo 277 estabelece como a infração pode ser constatada, o 276 explica a relação do resultado dos testes de alcoolemia (bafômetro) com a infração:

“Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165.”

7. Artigo 218

Esse artigo vale o destaque porque trata da multa mais registrada (de longe) no Brasil: por **excesso de velocidade**.

O artigo 218 descreve a infração como “Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias”.

A gravidade da conduta é classificada segundo o percentual do limite que foi excedido pelo condutor.

Fica assim:

- Velocidade até 20% superior ao limite: infração média (multa de R\$ 130,16);
- Velocidade mais de 20% até 50% superior ao limite: infração grave (multa de R\$ 195,23);
- Velocidade mais de 50% superior ao limite: infração gravíssima com fator multiplicador de três vezes (multa de R\$ 880,41) e suspensão do direito de dirigir.

8. Artigo 230

Não é apenas cometendo erros na direção de um veículo que você pode receber uma multa.

Se o veículo não estiver nas condições ideais ou com pendências relacionadas às formalidades legais (licenciamento e registro), o seu proprietário é autuado.

A maior parte das infrações dessa categoria consta no artigo 230.

Como ele é muito extenso e contém várias irregularidades de diferentes gravidades, em vez de citarmos tudo aqui, recomendamos que você leia este texto.

Termos Que Você Precisa Saber Para Entender o CTB



Você sabe a diferença entre auto de infração e notificação de autuação, por exemplo?

Para compreender como funcionam as punições da lei de trânsito, é importante esclarecer alguns termos que são bastante usados, às vezes de modo incorreto.

Veja:

- **Infração:** é uma conduta considerada ilegal pelo Código de Trânsito. Por exemplo: avançar no sinal vermelho;
- **Auto de infração:** é o documento registrado por um agente ou autoridade de trânsito quando uma infração é flagrada. Nele, constam todas as informações referentes ao evento e ao veículo;
- **Notificação de autuação:** é enviada ao proprietário do veículo utilizado na ocasião. A partir daí, é possível indicar o infrator ou apresentar defesa da autuação (defesa prévia);
- **Multa:** se a defesa prévia não for apresentada ou não surtir efeito, o órgão autuador impõe a penalidade. Só então a multa – que é a penalidade na qual o infrator tem de pagar determinada quantia ao órgão – é emitida;
- **Recurso:** é a possibilidade de contestar a aplicação dessa multa. É julgado por uma Junta Administrativa de Recursos de Infrações (Jari) na primeira instância.

Como Aprender Mais Sobre o Código de Trânsito Brasileiro



É claro que você não vai ler o conteúdo inteiro, pois trata-se de uma lei bastante extensa.

Passe o olho, veja o que chama a sua atenção e procure ler tudo o que o código diz sobre aquele assunto.

Se você está procurando uma regra específica, faça uma **busca na página** pelo termo desejado.

No desktop, isso pode ser feito com o CTRL + F.

A busca conduzirá aos pontos da página em que consta a palavra digitada.

Por exemplo, se você escrever “cinto de segurança”, chegará ao artigo 167, que fala da infração de trafegar sem esse equipamento.

Ou, então, siga a dica que demos antes e navegue pelos demais artigos do blog do Doutor Multas.

Com certeza você aprenderá bastante sobre o CTB e a lei de trânsito em geral.

Conclusão



está sabendo tudo sobre a lei de trânsito?

Continue buscando sempre mais informações sobre o Código de Trânsito Brasileiro, afinal, ele apresenta mudanças frequentemente.

E compartilhe tudo o que você descobriu com os seus amigos e familiares.

É uma ótima maneira de **contribuir para um trânsito mais seguro.**

Pois o objetivo final de quase todas as regras da lei de trânsito é esse: dar mais segurança a motoristas, passageiros, pedestres e ciclistas. Enfim, a qualquer um que esteja transitando nas vias públicas.

Dirigir um veículo automotor é uma grande responsabilidade. Por isso, é fundamental que o motorista conheça a lei.

Além disso, é claro esse conhecimento é importante também para evitar ser vítima de injustiças.

Não é novidade para ninguém que **multas abusivas** acontecem.

Sabendo o que diz a lei de trânsito, você terá condições para reivindicar seus direitos apresentando defesa prévia e recurso.

3- NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Das Normas Gerais de Circulação e Conduta - art. 26 ao art. 67

CAPÍTULO III DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:

I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;

II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.

Art. 27. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino.

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

III - quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem:

a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;

b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;

c) nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;

IV - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;

V - o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;

VI - os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais normas de circulação;

VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

a) quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;

b) os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio, só atravessando a via quando o veículo já tiver passado pelo local;

c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;

d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código;

VIII - os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizados, devendo estar identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN;

IX - a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais normas estabelecidas neste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda;

X - todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:

a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;

b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;

c) a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário;

XI - todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá:

a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço;

b) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;

c) retomar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou;

XII - os veículos que se deslocam sobre trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, respeitadas as normas de circulação.

XIII - (VETADO). [\(Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016\)](#) [\(Vigência\)](#)

§ 1º As normas de ultrapassagem previstas nas alíneas *a* e *b* do inciso X e *a* e *b* do inciso XI aplicam-se à transposição de faixas, que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela da direita.

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

Art. 30. Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá:

I - se estiver circulando pela faixa da esquerda, deslocar-se para a faixa da direita, sem acelerar a marcha;

II - se estiver circulando pelas demais faixas, manter-se naquela na qual está circulando, sem acelerar a marcha.

Parágrafo único. Os veículos mais lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente entre si para permitir que veículos que os ultrapassem possam se intercalar na fila com segurança.

Art. 31. O condutor que tenha o propósito de ultrapassar um veículo de transporte coletivo que esteja parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros, deverá reduzir a velocidade, dirigindo com atenção redobrada ou parar o veículo com vistas à segurança dos pedestres.

Art. 32. O condutor não poderá ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas e em aclives sem

visibilidade suficiente, nas passagens de nível, nas pontes e viadutos e nas travessias de pedestres, exceto quando houver sinalização permitindo a ultrapassagem.

Art. 33. Nas interseções e suas proximidades, o condutor não poderá efetuar ultrapassagem.

Art. 34. O condutor que queira executar uma manobra deverá certificar-se de que pode executá-la sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade.

Art. 35. Antes de iniciar qualquer manobra que implique um deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecedência, por meio da luz indicadora de direção de seu veículo, ou fazendo gesto convencional de braço.

Parágrafo único. Entende-se por deslocamento lateral a transposição de faixas, movimentos de conversão à direita, à esquerda e retornos.

Art. 36. O condutor que for ingressar numa via, procedente de um lote lindeiro a essa via, deverá dar preferência aos veículos e pedestres que por ela estejam transitando.

Art. 37. Nas vias providas de acostamento, a conversão à esquerda e a operação de retorno deverão ser feitas nos locais apropriados e, onde estes não existirem, o condutor deverá aguardar no acostamento, à direita, para cruzar a pista com segurança.

Art. 38. Antes de entrar à direita ou à esquerda, em outra via ou em lotes lindeiros, o condutor deverá:

I - ao sair da via pelo lado direito, aproximar-se o máximo possível do bordo direito da pista e executar sua manobra no menor espaço possível;

II - ao sair da via pelo lado esquerdo, aproximar-se o máximo possível de seu eixo ou da linha divisória da pista, quando houver, caso se trate de uma pista

com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido.

Parágrafo único. Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as normas de preferência de passagem.

Art. 39. Nas vias urbanas, a operação de retorno deverá ser feita nos locais para isto determinados, quer por meio de sinalização, quer pela existência de locais apropriados, ou, ainda, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, observadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas.

Art. 40. O uso de luzes em veículo obedecerá às seguintes determinações:

~~I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública;~~

I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias; [\(Redação dada pela Lei nº 13.290, de 2016\)](#) [\(Vigência\)](#)

II - nas vias não iluminadas o condutor deve usar luz alta, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo;

III - a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir outros motoristas, só poderá ser utilizada para indicar a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente ou para indicar a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário;

IV - o condutor manterá acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob chuva forte, neblina ou cerração;

V - O condutor utilizará o pisca-alerta nas seguintes situações:

a) em immobilizações ou situações de emergência;

b) quando a regulamentação da via assim o determinar;

VI - durante a noite, em circulação, o condutor manterá acesa a luz de placa;

VII - o condutor manterá acesas, à noite, as luzes de posição quando o veículo estiver parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias.

Parágrafo único. Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e os ciclos motorizados deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite.

Art. 41. O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações:

I - para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes;

II - fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.

Art. 42. Nenhum condutor deverá frear bruscamente seu veículo, salvo por razões de segurança.

Art. 43. Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via, além de:

I - não obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada, transitando a uma velocidade anormalmente reduzida;

II - sempre que quiser diminuir a velocidade de seu veículo deverá antes certificar-se de que pode fazê-lo sem risco nem inconvenientes para os outros condutores, a não ser que haja perigo iminente;

III - indicar, de forma clara, com a antecedência necessária e a sinalização devida, a manobra de redução de velocidade.

Art. 44. Ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, o condutor do veículo deve demonstrar prudência especial, transitando em velocidade

moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência.

Art. 45. Mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável, nenhum condutor pode entrar em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área do cruzamento, obstruindo ou impedindo a passagem do trânsito transversal.

Art. 46. Sempre que for necessária a imobilização temporária de um veículo no leito viário, em situação de emergência, deverá ser providenciada a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Art. 47. Quando proibido o estacionamento na via, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o fluxo de veículos ou a locomoção de pedestres.

Parágrafo único. A operação de carga ou descarga será regulamentada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e é considerada estacionamento.

Art. 48. Nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, o veículo deverá ser posicionado no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas.

§ 1º Nas vias providas de acostamento, os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga deverão estar situados fora da pista de rolamento.

§ 2º O estacionamento dos veículos motorizados de duas rodas será feito em posição perpendicular à guia da calçada (meio-fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que determine outra condição.

§ 3º O estacionamento dos veículos sem abandono do condutor poderá ser feito somente nos locais previstos neste Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica.

Art. 49. O condutor e os passageiros não deverão abrir a porta do veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo sem antes se certificarem de que isso não constitui perigo para eles e para outros usuários da via.

Parágrafo único. O embarque e o desembarque devem ocorrer sempre do lado da calçada, exceto para o condutor.

Art. 50. O uso de faixas laterais de domínio e das áreas adjacentes às estradas e rodovias obedecerá às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 51. Nas vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas, a sinalização de regulamentação da via será implantada e mantida às expensas do condomínio, após aprovação dos projetos pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 52. Os veículos de tração animal serão conduzidos pela direita da pista, junto à guia da calçada (meio-fio) ou acostamento, sempre que não houver faixa especial a eles destinada, devendo seus condutores obedecer, no que couber, às normas de circulação previstas neste Código e às que vierem a ser fixadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 53. Os animais isolados ou em grupos só podem circular nas vias quando conduzidos por um guia, observado o seguinte:

I - para facilitar os deslocamentos, os rebanhos deverão ser divididos em grupos de tamanho moderado e separados uns dos outros por espaços suficientes para não obstruir o trânsito;

II - os animais que circularem pela pista de rolamento deverão ser mantidos junto ao bordo da pista.

Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;

II - segurando o guidom com as duas mãos;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

I - utilizando capacete de segurança;

II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 56. (VETADO)

Art. 57. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.

Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

Art. 60. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

- a) via de trânsito rápido;
- b) via arterial;
- c) via coletora;
- d) via local;

II - vias rurais:

- a) rodovias;
- b) estradas.

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

- ~~1) cento e dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas;~~
- ~~1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas;~~ [\(Redação dada pela Lei nº 10.830, de 2003\)](#)

COMPORTAMENTO HUMANO E SEGURANÇA NO TRÂNSITO

~~— 2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;~~

~~— 3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;~~

a) nas rodovias de pista dupla: [\(Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016\)](#) [\(Vigência\)](#)

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas; [\(Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016\)](#) [\(Vigência\)](#)

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos; [\(Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016\)](#) [\(Vigência\)](#)

3. (revogado); [\(Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016\)](#) [\(Vigência\)](#)

~~b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.~~

b) nas rodovias de pista simples: [\(Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016\)](#) [\(Vigência\)](#)

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas; [\(Invcluído pela Lei nº 13.281, de 2016\)](#) [\(Vigência\)](#)

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos; [\(Invcluído pela Lei nº 13.281, de 2016\)](#) [\(Vigência\)](#)

c) nas estradas: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora). [\(Invcluído pela Lei nº 13.281, de 2016\)](#) [\(Vigência\)](#)

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

Art. 63. (VETADO)

Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 66. (VETADO)

Art. 67. As provas ou competições desportivas, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação, só poderão ser realizadas mediante prévia permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e dependerão de:

I - autorização expressa da respectiva confederação desportiva ou de entidades estaduais a ela filiadas;

II - caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via;

III - contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros;

IV - prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionária incorrerá.

Parágrafo único. A autoridade com circunscrição sobre a via arbitrará os valores mínimos da caução ou fiança e do contrato de seguro.

CAPÍTULO III-A

(Incluído Lei nº 12.619, de 2012) (Vigência)

DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS

~~Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.~~ (Incluído Lei nº 12.619, de 2012) (Vigência)

Art. 67-A. O disposto neste Capítulo aplica-se aos motoristas profissionais: (Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros; (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

COMPORTAMENTO HUMANO E SEGURANÇA NO TRÂNSITO

II - de transporte rodoviário de cargas. [\(Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

~~§ 1º Será observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo referido no caput, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução. [\(Inclido Lei n 12.619, de 2012\)](#) [\(Vigncia\)](#)~~

§ 1º (Revogado). [\(Redação dada pela Lei n 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigncia\)](#)

~~§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção estabelecido no caput e desde que não comprometa a segurança rodoviária, o tempo de direção poderá ser prorrogado por até 1 (uma) hora, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados. [\(Inclido Lei n 12.619, de 2012\)](#) [\(Vigncia\)](#)~~

§ 2º (Revogado). [\(Redação dada pela Lei n 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigncia\)](#)

~~§ 3º O condutor  obrigado a, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, observar um intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia. [\(Inclido Lei n 12.619, de 2012\)](#) [\(Vigncia\)](#)~~

§ 3º (Revogado). [\(Redação dada pela Lei n 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigncia\)](#)

~~§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução de veículo apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o seu destino, respeitado o disposto no § 1º, sendo-lhe facultado descansar no interior do próprio veículo, desde que este seja dotado de locais apropriados para a natureza e a duração do descanso exigido. [\(Inclido Lei n 12.619, de 2012\)](#) [\(Vigncia\)](#)~~

§ 4º (Revogado). [\(Redação dada pela Lei n 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigncia\)](#)

~~§ 5º O condutor somente iniciar viagem com duração maior que 1 (um) dia, isto , 24 (vinte e quatro) horas após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º. [\(Inclido Lei n 12.619, de 2012\)](#) [\(Vigncia\)](#)~~

§ 5º (Revogado). [\(Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

~~§ 6º Entende-se como início de viagem, para os fins do disposto no § 5º, a partida do condutor logo após o carregamento do veículo, considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subsequentes até o destino. [\(Incluído Lei nº 12.619, de 2012\)](#) [\(Vigência\)](#)~~

§ 6º (Revogado). [\(Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

~~§ 7º Nenhum transportador de cargas ou de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 5º. [\(Incluído Lei nº 12.619, de 2012\)](#) [\(Vigência\)](#)~~

§ 7º (Revogado). [\(Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

§ 8º (~~VETADO~~). [\(Incluído Lei nº 12.619, de 2012\)](#) [\(Vigência\)](#)

Art 67-B. ~~VETADO~~). [\(Incluído Lei nº 12.619, de 2012\)](#) [\(Vigência\)](#)

~~Art. 67-C. O motorista profissional na condição de condutor é responsável por controlar o tempo de condução estipulado no art. 67-A, com vistas na sua estrita observância. [\(Incluído Lei nº 12.619, de 2012\)](#) [\(Vigência\)](#)~~

~~Parágrafo único. O condutor do veículo responderá pela não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-A, ficando sujeito às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código. [\(Incluído Lei nº 12.619, de 2012\)](#) [\(Vigência\)](#)~~

Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas. [\(Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

§ 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução. [\(Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

§ 1º-A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado

o seu fracionamento e o do tempo de direção. [\(Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária. [\(Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

§ 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso. [\(Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino. [\(Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

§ 5º Entende-se como início de viagem a partida do veículo na ida ou no retorno, com ou sem carga, considerando-se como sua continuação as partidas nos dias subsequentes até o destino. [\(Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

§ 6º O condutor somente iniciará uma viagem após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º deste artigo. [\(Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou coletivo de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 6º. [\(Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

Art. 67-D. **(VETADO)**. [\(Incluído Lei nº 12.619, de 2012\)](#) [\(Vigência\)](#)

Art. 67-E. O motorista profissional é responsável por controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67-C, com vistas à sua estrita observância. [\(Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

§ 1º A não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-C sujeitará o motorista profissional às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código. [\(Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

COMPORTAMENTO HUMANO E SEGURANÇA NO TRÂNSITO

§ 2º O tempo de direção será controlado mediante registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e, ou por meio de anotação em diário de bordo, ou papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme norma do Contran. [\(Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

§ 3º O equipamento eletrônico ou registrador deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor, quanto aos dados registrados. [\(Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

§ 4º A guarda, a preservação e a exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor. [\(Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

REFERÊNCIAS

http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-36872011000100002>acesso em 20/07/2020

<https://doutormultas.com.br/entender-lei-transito/>>acesso em 21/07/2020

<https://www.multcarpo.com.br/capit3.htm>>acesso em 21/07/2020